

PETER WALKER

Héros oublié des 24 Heures du Mans !



Fréquenté par des gens ordinaires, le pub Horse & Groom n'a rien d'exceptionnel mais il fut, dans les années cinquante le quartier général d'un gentleman farmer et d'un pilote que l'histoire a un peu oublié.

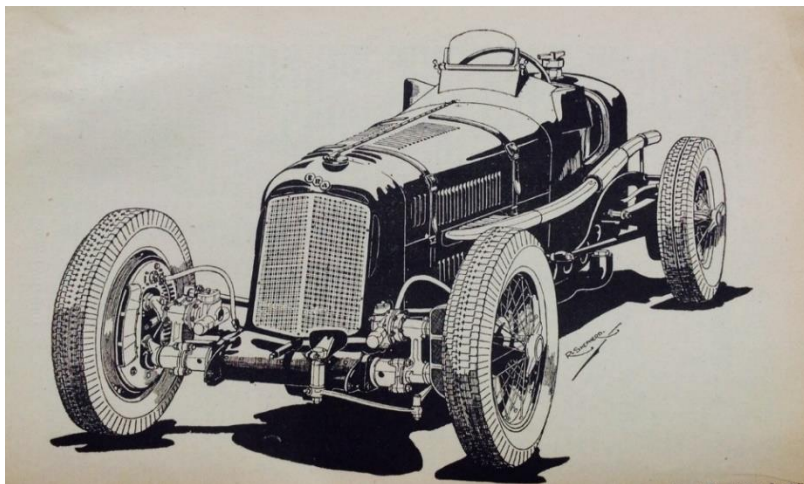
Il accueillait en effet un client régulier qui, à part boire quelques verres de la bière locale, restait tranquillement dans un coin, crayon à la main, en train d'écrire et de faire des croquis pour des dizaines de projets d'ingénierie innovants.

Il était connu de ses amis sous le nom affectueux de « Pete » le type qui s'asseyait au bar, buvant un peu, tout en prenant de nombreuses notes sur des choses qu'ils ne comprenaient ni ne voulaient comprendre.

Leur ami Pete n'était autre que Peter Douglas Conyers Walker, né le 7 octobre 1912 à Leeds, gentleman farmer, pilote de course talentueux et l'un des génies les plus incompris de sa génération. Peter Walker est décédé en 1984 à l'âge de 72 ans. Les pilotes de sa génération se souviennent de lui comme d'un type bien.

Les débuts

En tant que pilote amateur dans les années 1930, « Skid » Walker était surtout connu pour l'audace avec laquelle il pilotait l'ERA de Peter Whitehead, aussi bien sur circuits qu'en courses de côtes. À la fin de la guerre, les voitures des années 30 ont été exhumées, et lorsque la course automobile a repris, Walker a continué à enchanter le public dans l'ancienne ERA de Whitehead.



Lors de la course de côte de Prescott en 1948, Motor Sport rapporte que Walker « a réalisé une des ascensions les plus sensationnelles jamais vues à Prescott. Dédaignant un imperméable, il conduisait en veste de sport et semblait totalement indifférent à la pluie. L'ERA dérapait de façon alarmante, mais évidemment sous le contrôle de son pilote, et il a enregistré un temps remarquable de 49,9 secondes. Puis, pour prouver qu'il n'y avait aucune tromperie ou défaillance du système de chronométrage, Walker effectua son deuxième run en 49,96 secondes, devançant largement le meilleur temps de Raymond Mays, champion en titre. Lors de son tour d'honneur, Walker fut chaleureusement acclamé. »

C'est cette performance et d'autres semblables qui ont attiré l'attention de « Lofty » England et, avec le prince Bira et Leslie Johnson, il a été récompensé par une place dans une XK120 lors de la première course de cette voiture à Silverstone, en 1949. Walker a terminé deuxième cette fois-là, mais a gagné lors de la même épreuve un an plus tard, au volant d'une des six XK120 en aluminium préparées par l'usine, immatriculée JWK 977.



Le fils de Peter Walker, Tim, se souvient d'avoir été emmené à l'école dans cette voiture. *« Mon père conduisait toujours comme un fou, sauf quand je changeais de vitesse depuis le siège passager ou que j'étais malade, mais les quelques accélérations jusqu'à 160 km/h sur les longues routes droites étaient toujours très amusantes. »* La mère de Tim, Patsy, utilisa la Jaguar à plusieurs reprises pour fabriquer de la crème et du beurre. Tim explique : *« Elle attachait une baratte à l'une des roues arrière de la Jaguar et la faisait rouler dans la rue jusqu'à ce que la crème épaississe à la bonne consistance — c'était bien plus rapide que de la fouetter à la main sur la table de la cuisine ! »*

Imaginez la scène !!!

Les essais en Type C

La vitesse de Walker au volant de la XK en faisait un candidat évident pour piloter une Type C.

Le 16 mai 1951, Stirling Moss et lui ont effectué des essais initiaux avec la nouvelle voiture sur le circuit de MIRA à Lindley. Walker a parcouru 20 tours, contre seulement 13 pour Moss, mais leurs meilleurs temps étaient comparables et excellents, 1 min 55 sec contre 1 min 55,6 sec pour Moss.

Stirling Moss était reconnu comme le premier pilote de l'équipe Jaguar, mais on lui imposait un coéquipier, fermier du Herefordshire qui réalisait un temps plus rapide que lui !



La même chose s'est d'ailleurs produite lorsque Jaguar a participé au Mans en 1951. Walker, associé à son ami Peter Whitehead, a créé la sensation lors de la séance d'essais du mercredi avant la course de 24 heures en réalisant un meilleur tour en 4 minutes 50 secondes dans l'obscurité, avec une vitesse moyenne de 166,4 km/h ; aucun autre pilote, y compris Moss, n'a réussi à descendre en dessous de 5 minutes. Les phares antibuée Marchal montés sur la Type C étaient considérés comme inadéquats pour la haute vitesse au Mans (mais apparemment très efficaces pour éclairer les lapins lorsqu'ils étaient montés sur la voiture de route de Walker), et la vitesse incroyable de Walker était entièrement due à son courage, sa maîtrise et son contrôle légendaire de la voiture.

Les 24 Heures du Mans 1951

Les 24 Heures du Mans 1951 auraient pu se terminer en catastrophe pour Jaguar. Après quatre heures de course, les Type C occupaient les trois premières places. Cependant, après seulement 50 tours, la voiture de Biondetti et Johnson a été retirée de la course en raison d'une chute de pression d'huile et d'une bielle cassée. Celle de Moss et Fairman abandonna pour les mêmes raisons quelques tours plus tard.

Il a été découvert que ces défaillances étaient dues à des vibrations du moteur provoquant la fissure d'un tuyau en cuivre dans le carter d'huile, ce qui a obligé Peter Walker et Peter Whitehead à adapter leur style de conduite pour s'assurer que le moteur de leur voiture restait dans une plage de régime sans vibration. Ce qu'ils ont fait avec une relative facilité, en prenant soin de la voiture heure après heure, pour remporter la première des sept victoires glorieuses de Jaguar sur le circuit du Mans. Fait intéressant, le record de tour de Louis Rosier, de 4 min 53,5 sec, établi en 1950 avec sa Talbot-Lago, n'a été battu que par Walker, Moss et Fairman.



Après un déjeuner offert par William Lyons à l'Hôtel de Paris au Mans le lundi suivant la course, Peter et Patsy Walker ont conduit la C-Type victorieuse directement chez Henly's, à Piccadilly — un exploit en soi, compte tenu de ce que la voiture et le pilote avaient déjà traversé, et des problèmes rencontrés par les autres voitures de l'équipe. Inconcevable aujourd'hui !

La victoire de Peter Walker à Le Mans en 1951 a été une grande réussite, mais moins remarquable peut-être que ses exploits avec la V16 BRM, souvent moquée, que Stirling Moss a un jour décrite comme « *la pire voiture que je n'aie jamais conduite* ».

Considérée effectivement comme une voiture difficile à conduire à faible et à haute vitesse, la BRM V16 était très performante et les pilotes, gentlemen des années 1950, ne se plaignaient pas, même lorsque Reg Parnell et Peter Walker ont ramené leurs montures récalcitrantes en cinquième et septième position lors du Grand Prix de Grande-Bretagne 1951 à Silverstone, leurs jambes brûlées par la chaleur des moteurs et des échappements, au point que marcher devenait douloureux.

Leur héroïsme en restant à leur poste malgré des brûlures permettra aux concepteurs de BRM de continuer à modifier les voitures pour les rendre totalement compétitives en course. Toujours en train de soigner ses brûlures qu'il considérait comme « juste un petit ennui », Walker s'est rendu à Dundrod pour piloter une Type C lors du Tourist Trophy.

Jaguar a remporté les trois premières places. Moss a gagné avec une vitesse moyenne de 133 km/h, Walker est arrivé en deuxième position avec une moyenne de 132 km/h et la voiture de Johnson et Rolt a terminé troisième avec une moyenne de 130 km/h.



À la fin de la saison, Peter Walker est retourné dans le Herefordshire pour s'occuper de sa ferme, mais son fils Tim se souvient qu'il prenait toujours le temps de s'amuser avec lui. *« Tony Rolt et Duncan Hamilton étaient de grands amis, et ils venaient souvent rester chez nous », dit-il. « Ils organisaient de fameuses fêtes, et parfois, elles semblaient durer éternellement. Une fois, après une nuit particulièrement longue, la police est arrivée pour demander à ma mère si elle pouvait ouvrir le coffre de la Bentley de mon père ; ils avaient « des raisons de croire » que la pancarte du pub The Trumpet, près de Ledbury, se trouvait dedans. Ma mère leur a assuré qu'ils devaient se tromper, mais ils ont insisté pour regarder quand même. Et, en effet, la pancarte du pub se trouvait dans le coffre de la Bentley, et la police a exprimé son mécontentement de façon polie, mais ferme. La pancarte a été rendue ! »*

« Stirling Moss et Peter Whitehead venaient aussi parfois mais bien qu'ils appréciaient rire et plaisanter, aucun n'était buveur, contrairement à mon père, Tony et Duncan, et ils ne se livraient donc pas aux mêmes farces. Par exemple, je me souviens qu'une fois Peter Whitehead a essayé désespérément de redresser la queue d'un cochon. »

La veuve de Duncan Hamilton se souvient récemment d'une autre occasion où les Walker et les Hamilton se sont rencontrés dans un restaurant après une course à Goodwood. *« Mécontent de simplement manger et boire, Peter a amené avec lui un grand nombre de poulets, qu'il a lâchés dans le restaurant », rit-elle. « C'était un grand type, toujours en train de plaisanter et de faire le clown, mais très sérieux lorsqu'il conduisait. Peter était très habile, rapide et courageux ; il m'a dit un jour qu'il aurait pu aller beaucoup plus vite lors des essais nocturnes du Mans 1951, mais il avait oublié d'enlever ses lunettes de soleil et ne pouvait pas bien voir. Un type extraordinaire ; on l'aimait beaucoup. »*

À l'époque, Moss était le pilote numéro un de Jaguar, et il l'a très apprécié. *« Il était rapide en voiture et facile à vivre — un gars comme les autres — c'est pourquoi je l'ai toujours préféré comme coéquipier », dit-il.*

En 1952, Jaguar a aligné au Mans des Type C à long nez et à longue queue. Les modifications dictées par l'aérodynamisme se sont révélées inadaptées car des problèmes de surchauffe du moteur n'ont pas permis aux anglaises de briller. Cette année-là la course française fut dominée par Mercedes-Benz marquant le retour de la marque allemande dans le sport automobile international après la guerre.

Mais il y eut un grand moment cette saison pour Jaguar quand Peter Walker a battu le record de la course de cote de Shelsley Walsh avec une performance exceptionnelle de 41,14 secondes.

Pour avoir parcouru la cote, à fond, à bord d'une réplique Suffolk, en aluminium, très performante, piloté de main de maître par son constructeur, je peux imaginer la performance incroyable que ce fut.

Plus tard dans l'année, il a aussi battu le record de Prescott.



En 1953, Peter Walker semblait vraiment prendre plaisir à la course, mais sa vie privée commençait à changer. Patsy, sa femme, se lassait rapidement du mode de vie de son mari. Étant un homme grand, élégant et beau, Walker n'était presque jamais sans compagnie féminine. Après l'échec de son mariage, il a vendu sa ferme, a bu un peu plus de temps en temps, et a continué à courir.

Une de ses petites amies a même essayé de forcer Walker à abandonner le sport qu'il aimait tant, allant jusqu'à tenter de le faire rester éveillé la veille d'une course. Mais ces facéties n'ont jamais changé quoi que ce soit pour Peter, confirme Tim Walker.

La rencontre du 9 mai 1953 à Silverstone, lors de la course organisée par le Daily Express, a été la première compétition de Peter Walker pour Jaguar cette année-là. Les trois Jaguars étaient encore équipées de freins à tambour, les moteurs à carburateurs SU de 2 pouces ne produisaient qu'environ 215 chevaux, et les Ferrari et Aston Martin occupèrent les quatre premières places à l'arrivée. Peter Walker a ramené sa Jaguar à la maison en cinquième position, Graham Whitehead a terminé sixième dans la voiture de son demi-frère Peter, et Stirling Moss a fini septième.

Sa prochaine sortie fut Le Mans. Daimler-Benz avait arrêté son programme de voitures de sport à la fin de la saison 1952, laissant la voie libre pour 1953. La liste des engagés pour la course des 24 Heures était longue, et Jaguar dut affronter une concurrence rude de Cunningham, Ferrari, Aston Martin, Alfa Romeo et Lancia.



Walker était associé à Stirling Moss pour cette épreuve. Des problèmes avec la voiture en début de course ont obligé Moss à faire un arrêt non prévu, ce qui a fait descendre la C-Type jusqu'à la 21e place à un moment donné, mais, avec beaucoup d'aide de Walker, Moss a ramené la voiture à la deuxième place, derrière la C-Type gagnante de Tony Rolt et Duncan Hamilton.

Moss et Walker ont également été associés pour la course de neuf heures de Goodwood, qu'ils ont menée confortablement pendant huit heures, avant que la voiture ne soit contrainte à l'abandon à cause de problèmes de pression d'huile laissant la place aux Aston Martin officielles qui ont terminé respectivement première et deuxième.

La course du Tourist Trophy d'Ulster a suivi, et Walker n'a rencontré aucune difficulté à battre le record du tour en 5 minutes 1 seconde, à une vitesse moyenne de 141 km/h mais sa boîte de vitesses, capricieuse, lui a coûté du temps. Moss a réussi à ramener la voiture à la troisième place, encore une fois derrière deux Aston.

La saison 1954 n'a pas été aussi fructueuse pour Peter Walker. Il est resté fidèle à Jaguar, mais même ses amis les plus proches ne pouvaient vraiment pas voir s'il commençait à perdre intérêt pour l'équipe et que son amour pour la course s'érodait. Quoi qu'il en soit, Walker et Moss ont été associés pour Le Mans au volant de la D-Type (numéro OKV 2), mais ils ont abandonné lors de la douzième heure à cause de problèmes de freins, après avoir été retardés auparavant par des soucis d'embrayage et d'éclairage.

Les mauvais choix

Naturellement, le talent inné de Walker ne l'a jamais quitté, mais lorsqu'on lui a demandé de se rendre disponible pour effectuer des tests avant le début de la saison 1955, il n'a pas répondu et a rejoint Aston Martin (que Lofty England appelait affectueusement « la société des tracteurs »).

Avec le recul, ce n'était pas une bonne décision ; la grande série de victoires de Jaguar au Mans allait commencer, mais Walker avait probablement ses raisons pour changer d'écurie. Cependant il se consola avec une victoire éclatante lors des neuf heures de Goodwood, au volant d'une Aston Martin DB3.

Une année plus tard, au Nürburgring, Peter Walker aurait dit à ses amis Roy Salvadori et Tony Brooks des mots prophétiques concernant son avenir. Pour apprendre le tracé du circuit, ils sont montés dans une Aston de route, une DB2/4 — Brooks au volant, Salvadori en passager, et Walker, mesurant 1,88 m, entassé dans le coffre à bagages arrière. Pilote exceptionnel, Tony Brooks, qui était sous contrat avec Mercedes, a fait un tour mais peu avant que la voiture ne s'arrête dans la voie des stands, Peter Walker est sorti de la voiture et a déclaré : « *Pour l'amour de Dieu, apportez-moi un cognac. J'ai couru pendant 20 ans et je n'ai jamais réalisé à quel point ce sport est stupide et dangereux.* »

Quelques mois plus tard, au Mans, il eut un accident avec son Aston Martin, subit de graves blessures et ne courut plus jamais. Il avait 43 ans.



Walker s'est certes remis de l'accident, mais n'a jamais été le même homme. Il est resté le joyeux charmeur qu'il avait toujours été mais quelque chose s'était cassé.

Jack Fairman, lui aussi ancien pilote d'usine Jaguar et Aston Martin, se souvient très bien de Peter Walker et en garde de bons souvenirs : « *Peter était un grand charmeur, toujours avec un sens de l'humour incroyable — il faisait rire tout le monde — mais je pense qu'il aurait été un meilleur pilote s'il avait évité un peu plus l'alcool. Quand il était dans un bon moment, Walker était sans doute le pilote le plus rapide de son époque, même plus rapide que Stirling, mais il y a des jours où il semblait avoir d'autres préoccupations et ne performait pas aussi bien qu'il aurait pu.* »

Après avoir arrêté la course automobile, Walker s'est lancé dans l'élevage de lapins et de chinchillas pendant un certain temps et a même conçu et construit un nouveau type ingénieux de grilles pour bétail, mais ces deux entreprises ont échoué.

Vers la fin de sa vie, Peter Walker a vécu dans l'anonymat, trouvant du réconfort dans les effets euphorisants de l'alcool. Malgré cela, il était l'un des rares pilotes à pouvoir dire — mais jamais n'a dit — qu'il avait accompli plus en environ 20 ans de compétition derrière le volant que presque n'importe qui d'autre.



Lofty England, peu enclin à faire des compliments, a un jour déclaré : « *Peter était un gars charmant, et je crois que s'il avait pu faire de la course automobile à plein temps au lieu de quatre ou cinq fois par an, il aurait été très bon. Souvent, sur les circuits rapides, il était aussi rapide, voire plus rapide que Moss.* » Voilà à quel point Peter Walker était vraiment exceptionnel.

RÉSULTATS AUX 24 HEURES DU MANS

Années	Voitures	Équipiers	Résultats
1951	Jaguar XK120 C	Peter Whitehead	Vainqueur
1952	Jaguar Type C	Stirling Moss	Abandon
1953	Jaguar Type C	Stirling Moss	2ème
1954	Jaguar Type D	Stirling Moss	Abandon
1955	Aston Martin DB3 S	Roy Salvadori	Abandon
1956	Aston Martin DB3 S	Roy Salvadori	Abandon

Arnaud de Clercq